

[Març '06 - Núm. 11 Especial 2a jornada]

[Butlletí informatiu]

L'AMTU es consolida com a la interlocutora amb les administracions en matèria de transports



El Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va ser l'encarregat d'inaugurar la 2a jornada AMTU sobre "Eines per a la mobilitat metropolitana: infraestructura i finançament", i que també incloïa la 1a Jornada PIMS de Bones pràctiques de mobilitat.

Nadal va destacar durant la seva intervenció la necessitat que els poders públics confirmen i enforteixin el seu compromís respecte la mobilitat, amb l'increment i millora dels serveis de transport públic. També va expressar el seu desig que el finançament del transport públic sigui considerat tan prioritari com el de la sanitat i l'educació, per tal de garantir el dret a la mobilitat i alhora avançar cap a un equilibri que faci compatible l'oferta de transport públic amb l'oferta d'infraestructures viàries. En aquest sentit,

va destacar la seva voluntat d'augmentar gradualment els ajuts en matèria de transport concedits als ajuntaments de la 2a corona metropolitana.

Durant la inauguració Josep Mayoral va expressar la seva satisfacció per la consolidació de l'AMTU en el seu paper d'interlocutor amb les administracions públiques, i ha qualificat la població representada per l'AMTU, 1.500.000 d'habitants, com a massa crítica fonamental a l'hora d'elaborar polítiques de mobilitat. En el decurs de la seva intervenció va destacar dues fites assolides recentment: l'obtenció, per primera vegada, d'ajuts provinents de la Generalitat de Catalunya per tal de finançar el dèficit existent en el transport urbà; i d'altra banda, la discussió a l'entorn del traçat del tren orbital, que ha deixat de ser una reflexió per convertir-se, en un futur no gaire llunyà, en una realitat.



Joan Antoni Barón, alcalde de Mataró, el conseller Joaquim Nadal i Josep Mayoral, president de l'AMTU, durant la inauguració

Estudi de Barcelona Regional per millorar el transport públic a la segona corona metropolitana



Miquel Sodupe i Cristina Jiménez van ser els encarregats de presentar l'estudi de Barcelona Regional sobre com millorar el transport públic a la 2a corona metropolitana.

L'objectiu és assolir un model que redueixi la necessitat futura del vehicle privat en els desplaçaments i elaborar propostes per millorar l'accessibilitat al transport públic. Aquestes propostes es centren en dos àmbits: una nova xarxa de rodalies per augmentar i millorar la capacitat del sistema ferroviari entre els municipis de la 2a corona i la ciutat de Barcelona; i la millora del transport públic per carretera.

Les previsions indiquen en un futur proper un augment significatiu de la mobilitat, motivat pel creixement demogràfic i la concentració urbana, que suposarà una major pressió sobre les infraestructures del transport. La xarxa viària haurà de suportar increments del trànsit superiors al 50%, i per això es fa necessari plantejar propostes per poder solucionar aquesta situació.

D'una banda, i pel que fa a les rodalies ferroviàries, es plantejen dues opcions: realitzar millores puntuals a la xarxa existent, que suposarien un augment de la capacitat operativa, amb un 50% més de trens; o "El Metro Regional", la configuració d'una xarxa a escala regional amb la creació de nous intercanviadors en punts d'encreuament i de noves línies no radials (línia transversal i orbital). També preveu les duplicacions de via, un nou túnel a l'entrada de Barcelona i noves línies i viariants ferroviàries.

Pel que fa referència al transport públic per carretera, actualment l'autobús només representa un 18% de la demanda del sistema de transport públic interurbà de la 2a corona. Per això es proposa

configurar corredors preferents d'autobús i de carils bus; construir intercanviadors per potenciar l'efecte xarxa tren-bus, i també configurar una xarxa d'autobús.

En funció d'aquestes millores s'ha calculat una captació del cotxe del 8,17% per part del sistema de transport públic, el que suposarà una reducció significativa del trànsit en la xarxa viària metropolitana i, per tant, un canvi de tendència important en les pautes de mobilitat actuals. És a dir, en total el transport públic captarà 144.000 nous viatgers per mobilitat obligada (120.000 cotxes) entre cada origen i destí, que en l'escenari tendencial seran viatges en cotxe.



Un dels instants de la ponència de Miquel Sodupe i Cristina Jiménez

El cost de la integració tarifària en el transport públic urbà



Un estudi presentat en un avanç provisional de resultats durant la jornada per Vicenç Izquierdo, Cap del servei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona, avalua la repercussió de la integració tarifària sobre els serveis de transport públic urbà als municipis de l'AMTU. Tenint com a principals indicadors els ingressos abans i després de la integració i l'evolució de la demanda, s'arriba a la conclusió que la integració suposa una major utilització del transport urbà, amb un increment de viatgers a l'entorn de 2,5/3%, però que aquest augment de la demanda no queda compensat amb la disminució

de la tarifa dels títols integrats en comparació amb els títols propis. Els usuaris amb títols propis han disminuït, i han augmentat els usuaris amb títols integrats, que com ja s'ha dit tenen una tarifa menor. A més, també s'ha de tenir en compte l'augment dels costos d'explotació del transport com a conseqüència d'aquest augment de la demanda.

Així doncs, els costos són majors i els ingressos menors, i també cal afegir l'estancament en l'increment de nous viatgers un cop l'efecte de la integració ha aprofitat, durant els primers mesos. nous usuaris en la utilització dels serveis urbans.

El PITC preveu una inversió de més de 37 MEUR en 20 anys



El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya suposa una novetat ja que per primera vegada es planifiquen de forma integrada totes les necessitats d'infraestructures tant de viatgers com de mercaderies. Defineix una xarxa integral, multimodal i transversal, amb una mobilitat sostenible i segura.

El PITC fa una aposta decidida pel ferrocarril, amb 800 km de noves línies d'alta velocitat, més de 300

km de noves línies convencionals i la millora de 576 km de línies ja existents. També preveu una millora de la xarxa viària, amb actuacions en els 1.500 km d'autovies. La inversió total prevista és de 37.115 milions d'euros fins al 2026.

Es proposa fer créixer el transport públic en un 120% i només un 60% el vehicle privat per fer front a la futura demanda. Les principals fites que es planteja el pla és la reducció del consum de combustible per la disminució de la congestió; la reducció en un 6% de les emissions de CO2; la millora del temps de viatge a Barcelona entre el 60 i 70%; i la millora del temps de connexió per xarxa viària entre capitals de comarca en 13 minuts de mitjana. Aquests objectius es poden assolir gràcies a la creació d'una xarxa intermodal més integrada i una aposta pels nodes més eficients, com el ferrocarril, que rebrà una inversió superior al 68% del total.

El PITC inclou una llista dels principals projectes a realitzar durant aquest període de 20 anys, entre els que trobem la creació de la línia d'alta velocitat Lleida-Barcelona-Perpinyà-Montpellier, la nova línia orbital Vilanova-Vilafranca-Martorell-Terrassa-Sabadell-Granollers-Mataró i el corredor del Mediterrani.

L'encarregat de presentar el PITC va ser Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat de la Generalitat.



Manel Nadal, Secretari per a la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya

La col·laboració entre l'AMTU i la Generalitat dona els seus fruits



Durant la cloenda de la jornada, Esteve Tomàs, Director General de Ports i Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat va destacar els principals fruits obtinguts de la col·laboració del seu departament amb l'AMTU, entre els quals cal remarcar els primers ajuts econòmics concedits al transport urbà en l'àmbit de la segona corona metropolitana, equivalents a 1,5 milions d'euros. També va expressar la seva voluntat d'equiparar el tractament financer que reben els transports inclosos en el contracte-programa subscrit entre l'administració de l'Estat i el consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i els que no ho estan.

Tomàs va reiterar el seu desig de seguir col·laborant amb l'AMTU per tirar endavant noves propostes en matèria de mobilitat.



Esteve Tomàs, durant la seva intervenció en la cloenda de la jornada amb Maria Costa, vicepresidenta de l'AMTU

Una jornada per extreure'n conclusions



Per finalitzar la 2a jornada, Maria Costa, vicepresidenta de l'AMTU i regidora de l'Ajuntament de Terrasa, va resumir un seguit de conclusions a partir de les ponències presentades. En primer lloc va quedar palesa la necessitat que el transport públic s'encabeixi dins les polítiques socials, i és des d'aquest punt de vista que s'ha d'entendre la millora del seu finançament. També caldria que alguns impostos fossin considerats com a sistemes de finançament del transport públic per a poder garantir el finançament de les noves necessitats d'infraestructures.

D'altra banda, és necessari fomentar l'intercanvi d'experiències i bones pràctiques per aprofitar sinèrgies i aconseguir una gestió de la mobilitat més efectiva. En aquest sentit, és bàsic integrar les diverses estructures organitzatives de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona per aconseguir una màxima eficàcia i eficiència dels recur-

sos utilitzats.

A la 2a corona metropolitana existeix un gran dèficit d'infraestructures de transport públic que cal corregir per disminuir el número d'usuaris del transport privat. Per aquest motiu és necessària l'acceleració de la construcció de la línia ferroviària orbital. Cal anar cap a un model ferroviari en xarxa, fomentant les vies transversals i els nodes de connexió.

L'autobús ha de participar més en la mobilitat interurbana creant corredors preferents en tot l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona. També cal potenciar el transport públic als polígons industrials des del punt de vista de política social de transport obligat.

L'increment de viatgers provocat per la integració tarifària no és suficient per cobrir el dèficit del ajuntaments AMTU. Calen fórmules de finançament del transport públic per compensar el dèficit, que evitin dues velocitats dins de la regió metropolitana.

Un gran èxit de participació i d'organització



Novament, la gran aflluència de participants va sorprendre l'organització d'aquesta jornada AMTU. En total hi van assistir més de 200 persones, entre alcaldes, regidors, tècnics de mobilitat i diverses personalitats relacionades amb el món del transport.

Durant la jornada, que versava sobre "Eines per a la mobilitat metropolitana, infraestructures i finançament", es van presentar ponències de gran interès que han permès, un any més, ressaltar la qualitat i utilitat de realitzar actes d'aquest tipus que permeten compartir experiències comunes.

Aquesta 2a jornada va ser organitzada per l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU) i l'Ajuntament de Terrasa-PIMMS, amb la col·laboració de la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, l'ATM, FGC, l'Ajuntament de Mataró i diversos operadors públics i privats.



La sala es va omplir per acollir tots els assistents interessats en les ponències

Dades bàsiques de l'AMTU:

Municipis adherits: 41 Abrera, Barberà del Vallès, Blanes, Caldes de Montbui, Calella, Cardedeu, Castellar del Vallès, Castellbisbal, Cerdanyola del Vallès, Esparreguera, Granollers, Igualada, La Pobla de Claramunt, la Roca del Vallès, l'Ametlla del Vallès, Lliçà d'Amunt, Manresa, Martorell, Matadepera, Mataró, Molins de Rei, Mollet del Vallès, Paret del Vallès, Pineda de Mar, Rubí, Sabadell, Sant Celoni, Sant Cugat del Vallès, Santa Maria de Palautordera, Santa Perpètua de la Mogoda, Sitges, Terrassa, Vacarisses, Valldoreix, Vallirana, Vic, Viladecavalls, Vilafranca del Penedès, Vilanova del Vallès, Vilanova i la Geltrú, Vilassar de Mar

Població servida 2005: 1.440.625 habitants (Padró 01/01/2005) - **Viatgers transportats 2005:** 37 M

Cost total del servei 2004: 34,5 M€ **Recaptació per ingressos 2004:** 17,5 M€ **Cobertura per ingressos:** 51%

President: Josep Mayoral, alcalde de Granollers - **Seu:** Plaça de la Porxada, 30. Granollers. Tel. 93 861 39 76